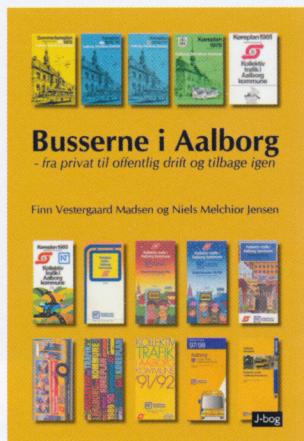


Busserne i Aalborg

– Fra privat til offentlig drift og tilbage igen

Af: Finn Vestergaard Madsen og Niels Melchior Jensen, 128 sider. Pris 295,-
Forhandles af Jernbanebøger.



For denne anmelder, der er opvokset i Aalborg og Nørresundby og har kørt med byens busser, dengang der kun var fem linjer, indstigning ad bagdøren, og hvor man blev billetteret af en „busdreng“, der råbte „af-gænnng“, har det været interessant at anmelde Busserne i Aalborg. Man mærker hurtigt, at forfatterne har førstehåndskendskab til stoffet.

Bogen kan ses som en fortsættelse af Ta' busen til byen..., der kom i 1995 og handler om det private Aalborg Omnibus Selskab. I 1976 opgav ejerne og solgte selskabet til Aalborg Kommune. Det var noget af en omvæltning, og busselskabets ledelse måtte vænne sig til politikernes indblanding i detaljer og det kommunale bureaukrati. Gav busdriften overskud, kunne dette ikke overføres til næste år; i stedet købte selskabet dæk og brændstof for at undgå at aflevere overskuddet til kommunekassen. Det blev heldigvis ændret. Kommunen ønskede et dækkende busnet og opkøbte de private selskaber, der havde linjer til oplandet og indføjede dem i det eksisterende net. Det var dyrt, men Storaalborgs indbyggere fik en af provinsens bedste busbetjening.

Aalborg har i det hele taget været blandt de første med nye tiltag som servicebusser og telebusser og nu BRT, der i Aalborg hedder Plusbus. Aalborg har også Danmarks længste busvej på syv km. Mislykkede forsøg med hybridbusser og en citybuslinje får også et par ord med på vejen.

Det var dog ikke lutter idyl. Som flere andre steder i Danmark var der chauffører, der så sig selv som revolutionens fortrøp, hvilket – til aalborgensernes ærgrelse – resulterede i talrige strejker, somme tider om bagateller. Den alvorligste var Natbusstrejken i 1986, der varede elleve dage og endte med, at byrådet tabte magtkampen og opgav at indføre

natbusser. De kom dog fem år senere under de samme forhold, som chaufførerne havde modsat sig, men nu uden vrøvl. Selv efter oprettelsen af Nordjyllands Trafikskelskab (NT) i 1982, fortsatte kommunen med at drive busserne, nu i et A/S sammen med DSB Busser, men i 2000 solgte kommunen sine aktier for 0 kr. til Combis. I 2002 blev licitationen vundet af Arriva og City Trafik. I 2023 bliver de afløst af Tide, der vil skifte hele busparken ud med elbusser. Igen er Aalborg blandt pionererne.

Billedvalget er vellykket, og bogen kommer godt rundt om alle aspekter. Forhandlinger, politik, drift, trafikforhold, værksteder, rutenettets udvikling, takster og billettering og bustyper. Et enkelt linjekort fra 1971 hjælper selv den rimeligt stedkendte. Et senere kort ville have hjulpet endnu mere. Selv Aalborg Nærbane og Lufthavnsbanen får – ikke ret positive – ord med på vejen. En udmærket bog, som man nok får mest ud af, hvis man bor eller har boet i Aalborg og interesserer sig for byen.

Palle Ømark

DJKs tidsskrift
Jernbanen M1/2022
Februar 2022